



## Gérard HOUDIN alias Jack GAEL

Né le 22 septembre 1920 à Rigny-Ussé (37)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.089

« Disparaît en Méditerranée » le 14 juin 1942 au large de la Libye



Pilote de chasseur-bombardier au « 272 SQUADRON » de la RAF



« Mort pour la France » à l'âge de 21 ans





Ce travail biographique a été réalisé dans le cadre du projet mémoriel 2017-2022 conduit par l'Association AMFAFL (*pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres*) qui a eu pour objectif d'honorer la mémoire des 123 membres des FAFL (*Forces Aériennes Françaises Libres*) déclarés « porté disparu » durant la Seconde guerre mondiale.

Ce projet a abouti avec la création en Seine-Maritime du « Mémorial du Tréport » en faisant ériger en bord de mer une stèle dont la cérémonie inaugurale a eu lieu le samedi 25 juin 2022 en présence du Général de brigade aérienne Julien SABÉNÉ représentant le chef d'Etat-Major de l'Armée de l'air et de l'espace.



L'historique de ce Mémorial est consultable sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>

Les 123 biographies, dont fait partie celle-ci, ont été réalisées avec le concours de :

*Jean-Claude AUGST, Frédéric BENTLEY, Frédéric BRUYELLE, Yves DONJON, Jean-Pierre FITAMEN, Bertrand HUGOT, Yves MORIEULT et Hervé PIERROT mémorialistes des FAFL ; Michel BOUCHI-LAMONTAGNE mémorialiste des FNFL ; Lucien MORAREAU mémorialiste de l'Aéronautique navale ; David PORTIER mémorialiste des Parachutistes de la France Libre ; Mike CLOSE mémorialiste de la Royal Air Force ; Pierre TILLET mémorialiste des actions du BCRA ; Sylvain CORNIL-FRERROT responsable des recherches historiques à la Fondation de la France libre.*

Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

Parmi les ressources documentaires qui ont alimenté ce travail, il y a :

- Le Service Historique de la Défense de Vincennes (94), de Caen (14) et de Pau (64).  
<https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/>
- Le site internet du Ministère des Armées : « Mémoire des Hommes » :  
<https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/>
- Le site internet « Mémorial Gen Web » :  
<https://www.memorialgenweb.org/index.php>
- La Fondation de la France libre :  
<https://www.france-libre.net/>
- Le site internet « Français.libres.net » :  
<http://www.francaislibres.net/liste/liste.php>
- Les archives de la Royal Air Force :  
[www.nationalarchives.gov.uk](http://www.nationalarchives.gov.uk)
- Les archives familiales des disparus.



# *Agir pour la Liberté*



## *Le parcours d'un jeune Tourangeau ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres*

Biographie présentée par Frédéric Bentley  
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)  
avec la collaboration de  
Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL  
(07/2023)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres  
Fondation de la France-Libre

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS

Email : [amfafl.contact@gmail.com](mailto:amfafl.contact@gmail.com)



## 1- SES DÉBUTS

**1920 – SA NAISSANCE** – Le 22/09/1920 à RIGNY-USSÉ, département d'Indre et Loire (37), est né un enfant prénommé *Gérard, Maurice*, fils de Maurice HOUDIN âgé de 23 ans profession tailleur et de Yvonne BEZARD âgée de 21 ans sans profession.

**1939** – Gérard exerce le métier d'employé de commerce. Au mois de juin, il décide de devancer son appel au service militaire pour s'engager dans l'Armée de l'Air.

Il se présente à l'intendance militaire de Tours et signe un engagement volontaire pour une durée de 3 ans. Il est âgé de 18 ans, de taille 1m67, cheveux châtain foncé, yeux bleu, Il est dirigé vers la Base Aérienne de Tours, affecté au Bataillon de l'Air 109, où il arrive le lendemain.

## 2- La FRANCE entre EN GUERRE

Le **03/09/1939**, la France, suivant la Grande-Bretagne, déclare la guerre à l'Allemagne après son invasion de la Pologne.

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente, durant la période nommée « la drôle de guerre », l'armée allemande lance son offensive d'invasion du nord de la France après avoir franchi les frontières de la Belgique et du Luxembourg, c'est le début de la « Bataille de France ».

À cette époque Gérard se trouve à l'École de Pilotage n°26 installé sur le terrain de Ploujean-Morlaix dans le Finistère, en qualité d'élève-pilote.

Le **01/06/1940**, il est nommé au grade de caporal-chef.

Ce même jour, suivant les décisions prises par l'Etat-Major face, arrivée en replie, venant de Laval, l'École de Pilotage n°23 du Mans sous les ordres du lieutenant Edouard PINOT.

Le **12/06/1940**, c'est autour d'une partie de l'École de Pilotage n°27 de Vannes, d'exécuter l'ordre de repli en arrivant sur le terrain de Ploujean-Morlaix, avec eux les élèves-pilotes de l'École n°21 de Bernay et de l'École n°21 de Saint-Brieuc.

Le **17/06/1940**, à 12h30, le Maréchal PÉTAINE, nommé la veille Président du Conseil, au cours d'un discours radiophonique, annonce à tous les français qu'il va demander à l'ennemi l'arrêt des combats.

Face à l'invasion fulgurante des troupes allemandes à travers le pays, un ordre de repli général a été ordonné mais les instructions tardent à venir. Selon les instructions reçues de la 3ème Subdivision Aérienne le lieutenant PINOT doit organiser un repli sur le terrain de *Pluguffan* près de *Quimper*. Il prend l'initiative de rassembler l'ensemble des élèves-pilotes sous ses ordres.



Le **18/06/1940**, l'ensemble des élèves-pilotes des diverses écoles quittent le terrain de Ploujean-Morlaix à 7 heures du matin, sous les ordres du lieutenant PINOT et de son adjoint sous-lieutenant Pierre BERTHIER, pour se replier sur le terrain d'aviation de *Pluguffan* près de *Quimper*.

L'échelon roulant arrive au terrain vers midi dans le plus grand ordre, tandis que les moniteurs, aux commandes de leurs avions, se sont posés plutôt dans la matinée.

Les nouvelles deviennent franchement mauvaises. On dit les Allemands à *Rennes* et remontant sur *Saint-Malo* et *Saint-Brieuc*. On ne peut plus parvenir à *Lorient*. Avant de faire décharger les camions et procéder à l'installation, le lieutenant PINOT tente en vain de téléphoner à sa hiérarchie pour rendre compte. Impossible d'obtenir cette liaison téléphonique, mais par contre le sous-lieutenant BERTHIER à sa grande surprise se retrouve, tout à coup, en communication avec les Allemands...

Le lieutenant PINOT demande par téléphone aux autorités maritimes de *Brest* si elles peuvent faire embarquer l'Ecole pour la replier, par mer, au sud de la Loire ou au Maroc. Réponse : La Marine ne peut rien. Par téléphone toujours, il consulte les autorités militaires et civiles de la région. Personne ne sait rien, personne n'a d'ordre et personne ne veut en donner. Le Préfet de *Quimper* répond même qu'il n'a aucune instruction de repli pour qui que ce soit et que chacun doit rester à sa place et attendre ! Tout ceci ne le satisfait aucunement.

BERTHIER part en auto à *Brest* pour voir sur place et trouver coûte que coûte un bateau. En cours de route, il rencontre des officiers de Marine qui, consultés, lui conseillent de voir au port de *Douarnenez*. Ces officiers l'accompagnent et à *Douarnenez* ils rencontrent François L'HELGUEN, le patron-pêcheur du langoustier *Le Trébouliste*. Un accord est aussitôt conclu. *Le Trébouliste* peut embarquer toute l'école, mais avec le minimum de bagages et à condition d'avoir cinq jours de vivres.

### 3- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

De retour à *Quimper*, BERTHIER rend compte à PINOT qui rassemble tout le personnel et leur dit :

*« Mes petits gars, on nous demande de désarmer, d'attendre les Boches, afin de nous livrer à eux la corde au cou. Est-ce que vous croyez qu'on peut faire ça, nous autres ? ... Les Boches sont à trois heures de nous. Nous sommes quelques-uns de vos chefs et de vos moniteurs qui sommes décidés à partir. ... Je dois dire que le voyage comportera des risques : bombardements, mines, sous-marins, arraisonnements ; les dangers ne manqueront pas. Autant dire que nous avons un certain nombre de chances d'y rester. ... Mais à mon avis, tout vaut mieux que de tomber aux mains des Boches. ... Voilà ce que j'avais à vous dire ».*

Il y eut un peu de flottement parmi les mécanos et les conducteurs de camions et de voitures, ainsi que parmi les "divers". Quelques pilotes moniteurs décident de tenter leur chance au petit jour pour rejoindre le sud de la France avec les avions "Caudron-Luciole" disponibles. Sans hésiter tous les élèves-pilotes



acceptèrent de partir pour la Grande-Bretagne. PINOT donne des instructions pour faire réquisitionner les vivres en conséquence. L'ordre est donné de se tenir prêt à partir en fin de soirée.

## DÉPART pour l'ANGLETERRE

A **21h30**, dans un calme remarquable, en colonne de convoi, comme à la manœuvre, le personnel des Écoles de pilotage quitte enfin le terrain de *Pluguffan* et arrive, sans lumières dans la nuit, au port de *Douarnenez*. La marée est basse et il faut attendre avant de commencer l'embarquement.

A **23h15**, l'embarquement peut commencer au moyen de petits bateaux faisant la navette vers *Le Trébouliste* qui, par manque d'eau, ne peut accoster. Les armes (fusils Gras et les quatorze mitrailleuses Lewis de l'école), les munitions et les vivres sont embarqués en premier, puis suivent les bagages. BERTHIER annonce à tous une dernière fois que le but du voyage est l'Angleterre et que chacun est libre de partir ou de rester. Des Écoles de pilotage, ils sont cent-huit à embarquer dont deux officiers, vingt-et-un sous-officiers, quatre-vingt-cinq caporaux et soldats, ainsi que le jeune aumônier le Père Vincent GODARD.

Avec eux se sont joints quatre "divers" (aérostier et aéronautique navale), plus trois pilotes : le sergent de NUCHEZE (? il semblerait qu'il ait choisi finalement de rejoindre l'Angleterre par un autre moyen), le sergent Jules JOIRE (†) qui était soigné à l'Hôpital de Douarnenez et le sergent Maurice BOYER (†).

Le **19/06/1940** à **1h30** du matin, le lieutenant PINOT et le sous-lieutenant BERTHIER montent les derniers à bord du *Trébouliste*. Des civils se sont joints également à eux, c'est environ cent-trente passagers qui se trouvent maintenant à bord du bateau de pêche. Les officiers de marine, qui ont réglé le départ, donnent *Newlyne* comme destination, c'est le premier port anglais qui se trouve à l'extrémité ouest de la Pointe des Cornouailles. L'ancre est levée et les élèves-pilotes prêtent la main à la manœuvre pour une sortie à la voile le plus silencieusement possible.

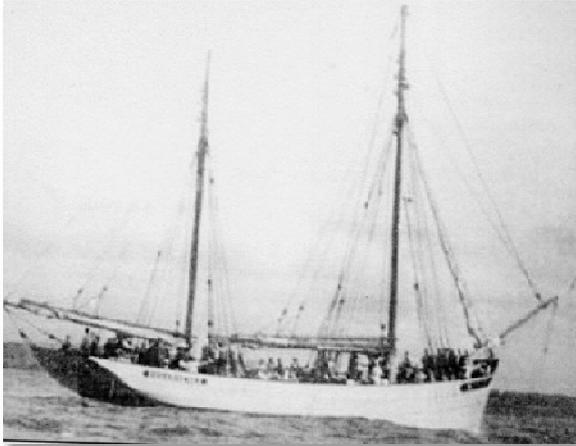
Lorsque le bateau s'éloigne du rivage, au loin apparaissent les lueurs de l'arsenal de Brest en feu. En adieu à la terre de France, une vibrante "*Marseillaise*" éclate et certains ne peuvent retenir leurs larmes. Deux mitrailleuses, les seules qui fonctionnent à peu près normalement, sont installées l'une à bâbord, l'autre à tribord, pour parer à une attaque éventuelle d'avions ennemis, voire même d'un sous-marin lorsque le jour se lèvera.

Le jour s'est levé. La mer est bien mauvaise au cours de cette première journée de navigation. Le *Trébouliste* roule et tangue, presque tous les jeunes gens sont malades.

A plusieurs reprises des avions sont aperçus sans pouvoir les identifier, rendant nerveux les passagers craignant à chaque fois d'être la cible d'une attaque.



Le **20/06/1940**, le jour s'est levé et le ciel apparaît tout bleu. Après quarante-deux heures de navigation la terre britannique est aperçue au loin. L'espoir d'aller poursuivre le combat gonfle tous les cœurs.



*Le Trébouliste*  
(francaislibres.net) Coll. Boyer-Thomas

## ARRIVÉE en ANGLETERRE

Le **20/06/1940**, à **12h00** « Le Trébouliste » mouille à 800m au large de *Newlyn* sur les instructions d'une petite vedette venue l'identifier. Le sous-lieutenant BERTHIER, dont la connaissance de la langue anglaise est infiniment précieuse, descend à terre pour avoir des instructions.

A **15 h.00**, il est de retour avec la consigne de rejoindre le port de *Falmouth*. L'appareillage se fait aussitôt mais le vent est contraire. L'attention est au maximum car il faut éviter les mines. Le temps passe et *Falmouth* est encore à 50km, heureusement un vapeur anglais, le *Lady-Estelle*, les prend en remorque.

Ils arrivent à **22h00**. Un remorqueur de la marine anglaise les aborde et les prend à bord avec tout leur matériel.

Le **21/06/1940**, à **0h30** le débarquement se fait aussitôt dès leur accostage au port de *Falmouth*. Les passagers complètement exténués se couchent sur le quai et s'endorment à la belle étoile.



*Port de Falmouth – 1940* (oldukphotos.com)

A leur réveil les *Services anglais* font tout ce qu'ils peuvent pour accueillir les Français : distribution de gâteaux, cigarettes...

Un élève témoigne : « *Premier repas anglais : thé, "corned beef", pommes. Ce n'est pas bon, mais ils sont tous si gentils...* ».

A **14h00**, tous les hommes sous les ordres du lieutenant PINOT reçoivent l'instruction de rejoindre le camp à *Trentham Park*, près de *Stoke on Trent*. C'est près de 500km qu'ils vont parcourir en train pour rejoindre le centre de l'Angleterre.

Il est minuit à l'arrivée et la nuit s'achève péniblement dans le train.

Le **22/06/1940**, à **6h00** les Français sont dirigés vers un camp installé à *Trentham Park*. Il y a là plus de 5000 hommes revenus de la bataille de Norvège et des détachements de toutes les armes : Légion Etrangère, Marins Chasseurs, Chars.

On installe tout le matériel de campement fourni par les Anglais dans un temps record. Il pleut, il faut monter des tentes, une tente pour onze hommes. Il y a tout ce qu'il faut pour faire la cuisine, c'est le sergent-chef Marc HAUCHEMAILLE qui est désigné responsable de l'organisation et de la discipline. Dans la journée le bruit court qu'en France les accords de l'Armistice ont été signés. Certains dans ces conditions parlent de vouloir retourner en France pour rentrer chez eux.

Durant les jours suivants des clans se forment entre ceux qui veulent rentrer en France et les autres qui veulent se battre auprès des Anglais pour chasser l'envahisseur. Un élève témoigne : « *Qu'est-ce que j'ai entendu dire ? On est des rebelles ? Alors ça, c'est le comble, nous voulons continuer à nous battre, et on nous insulte !* ».

De tous ceux qui sont venus en Angleterre sur *Le Trébouliste*, quarante demandent à repartir, dont seulement quinze de l'Ecole (Sur les 90 restants, 50 seront morts pour la France avant la victoire finale).

Le **27/06/1940**, une bonne nouvelle arrive enfin, tous les aviateurs français qui veulent continuer le combat doivent se regrouper et rejoindre la gare. Il est 8 h.30, le train quitte *Trentham* pour une destination inconnue. Les élèves-pilotes apprennent au cours du voyage qu'ils sont dirigés vers le Pays-de-Galles sur une base aérienne de la R.A.F (Royal Air Force) près de *Cardiff* à *Saint-Athan*, où sont regroupés tous les aviateurs français arrivés en Grande-Bretagne.

## **ARRIVÉE à la Base RAF de ST-ATHAN**

A **19h00**, le train arrive enfin à la gare du village de *Saint-Athan*. Les français sont conduits en car jusqu'à la base aérienne. Là, Gérard est accueilli par le capitaine OTTENSOSER (dit *Commandant CHARLES*) qui a rejoint, lui aussi, l'Angleterre le 17 juin par avion, avant même l'appel du Général de



GAULLE, avec dix autres volontaires : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY, LEFÈVRE. Il leur apprend l'existence d'un certain Général de GAULLE arrivé à Londres qui a fait un appel aux français de le rejoindre pour continuer le combat.

La base aérienne est commandée par l'Air Commodore J.D. BOYLE, vétéran de la Première guerre mondiale. C'est une des plus modernes et importantes bases aériennes de Grande-Bretagne, elle compte plus de 1500 personnels de la RAF. On y trouve deux églises, un cinéma, une piscine, un gymnase, une salle de musculation, des cours de tennis ... Pour accueillir les aviateurs français et belges venus combattre, les Anglais ont libéré une série de bâtiments du Camp Est.



« East Camp » Baraquements en bois où sont hébergés les aviateurs belges et français. (coll AM-FAFL)

Après quelques jours à *St-Athan*, chacun subi un interrogatoire pour connaître définitivement leur intention :

- souhaitez-vous retourner en France pour être démobilisé ?
- souhaitez-vous rester et continuer le combat ?
- souhaitez-vous vous engager dans la Royal Air Force ?

## 4- SON RALLIEMENT A LA FRANCE LIBRE

Gérard fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE et demande à servir dans l'aviation. Il va être incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) en qualité d'élève-pilote. Le matricule FAFL n° 30089 lui sera attribué.

Pour ces jeunes militaires considérés désormais en France comme des déserteurs, ils risquent la peine capitale. Afin d'éviter des représailles auprès de leur famille, certains demandent à prendre un nom de guerre pour ainsi changer de patronyme. A cette occasion Gérard demande à changer son nom par celui de **Jack (Jacques) Anthony GAEL**. Il déclare être célibataire et avoir une soixantaine d'heure de vol à son actif en qualité d'élève-pilote.

Bien que les conditions d'hébergement à Saint-Athan soient très bonnes, les jeunes français sont très impatients, soit de devenir pilote pour les novices, soit pour les expérimentés de pouvoir être intégrés rapidement dans une escadrille opérationnelle de la RAF. Mais les choses ne sont pas aussi simples, ils doivent d'abord obtenir le brevet de pilote de la RAF après avoir suivi le parcours indispensable du cycle de formation. En commençant, pour la plupart, par l'apprentissage et la maîtrise de l'anglais, étape indispensable à leur intégration dans l'aviation britannique. Saint-Athan va être rapidement surnommée « Sainte Attente ». Confrontés à cette impatience certains vont demander à être incorporés chez les parachutistes, espérant ainsi pouvoir entrer plus rapidement en action pour aller combattre les Allemands. Cependant la vie n'est pas aussi paisible que cela puisse paraître car régulièrement en fin de journée retentit une alerte annonçant un bombardement imminent de l'aviation allemande.

Chaque soir des *Free French* descendent en autobus à BARRY ou à CARDIFF, pour passer un moment dans les « pub », ou les « dancings » forts prisés des jeunes aviateurs. A BARRY, il y a un pub bien connu des *Free-French* qui s'appelle le *Bindle's*. Certain soir un brave "clergyman" organise au Camp de St Athan des soirées dansantes, où il est possible de rencontrer des jeunes filles. Une généreuse initiative, dont l'alerte aérienne quasi quotidienne de 11 heures du soir assure la bonne moralité, car elle oblige garçons et filles à rentrer chez eux...

Presque toutes les nuits un ou deux bombardiers allemands viennent larguer leurs bombes sur la base, fort heureusement bien souvent sans gravité. Un jour, les Anglais ont installé des lumières mal camouflées sur le terrain de golf situé près de St Athan. La nuit suivante les bombardiers allemands sont pris au piège, ils larguent leurs bombes sur le terrain de golf. Le lendemain les anglais se disent ravis d'avoir ainsi gratuitement de nouveaux « bunkers » sur leur parcours.

L'accueil réservé aux jeunes français en exil par les civils comme par les soldats britanniques est véritablement chaleureux. À *Cardiff*, ville située à environ vingt kilomètres à l'est de *St Athan* se trouve un comité local de la Croix-Rouge et la Société franco-anglaise de la ville animée par *Monsieur Ragody*, un homme parfaitement francophone, qui organise pour le plus grand nombre possible de ces jeunes français loin de leur pays un accueil dans une famille anglaise le temps d'une « *cup of Tea* », d'un dîner ou d'un week-end. Plusieurs réunions sont organisées au « Club Français » et les femmes des familles anglaises qui y sont inscrites s'efforcent d'offrir de multiples cadeaux ; l'une d'elles ayant réussi à se procurer, en ces temps de pénurie et de restrictions, un coupon de tissu, ces "secondes mamans" confectionnèrent des pyjamas, un luxe princier pour ces jeunes aviateurs français en exil.

Le **24/07/1940**, la radio de la BBC annonce que des équipages français ont participé à une mission de la RAF pour aller bombarder l'Allemagne.

Le **25/07/1940**, Alerte dans la nuit. Les projecteurs anti-aériens illuminent le ciel de toutes parts pour repérer les bombardiers ennemis annoncés qui malgré cela ne manqueront pas de lâcher leurs chapelets de bombes. Passage à St Athan du commandant Lionel de MARMIER, officier de réserve, qui vient exposer son projet de former des unités françaises avec des avions français. Il n'arrive pas à



convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des Anglais, « Jack » garde espoir d'être incorporé dans la RAF.

Le **31/07/1940**, il peut lire dans les journaux britanniques sa « condamnation à mort », en effet on peut lire la nouvelle suivante : « *Tous les militaires déclarés rebelles qui ont rejoint une armée étrangère pour continuer à combattre sont condamnés à mort s'ils ne sont pas retournés en France avant le 15 août* », cette déclaration provient du texte de loi du 29 juillet 1940 voté par le gouvernement de Vichy.

Le **14/08/1940**, ce soir, à Londres est organisé pour les français libres « le bal des condamnés à mort », en effet c'est aujourd'hui que se termine l'ultimatum du gouvernement franco-germanique qui doit condamner à mort tous les militaires qui n'auraient pas déposé les armes et rejoint la France. Ici à Saint-Athan, en ce qui concerne « les condamnés à mort » ... tout le monde se porte bien.

Le **01/10/1940**, « Jack GAEL » est nommé au grade de sergent.

Après treize semaines d'attente, *Jack* quitte le Pays-de-Galles pour rejoindre l'Ecole franco-belge d'Odiham.

### **AFFECTATION à l'ÉCOLE franco-belge d'ODIHAM**

Le **03/11/1940**, le jour tant attendu arrive enfin, Gérard HOUDIN est affecté à Odiham qu'il rejoint en train via Cardiff, Bristol, Westbury, Salisbury, Basingstoke et Hook.

Le camp militaire d'Odiham ressemble à un vrai petit village avec ses rues, ses places, ses pelouses de gazon, ses terrains de tennis, ses bâtiments de brique, telles des maisons, pour abriter les mess, le PC, un poste de garde, un magasin ... Sous des tôles ondulées s'ouvrent les escaliers qui mènent aux abris anti-aériens. Le terrain est admirablement camouflé avec des bosquets, des haies artificielles faites de trainées de goudron sur la piste, les hangars recouverts d'immenses filets verts. Ce dispositif de maquillage est efficace à tel point que l'on dit qu'à 300 mètres d'altitude on ne fait pas la différence avec le reste de la campagne environnante. C'est le premier terrain de la RAF à avoir bénéficié d'une piste en béton réalisée en 1938.

L'école franco-belge vient d'être créée le 29 octobre. Elle doit accueillir une centaine d'hommes à divers stades d'instruction. Elle est équipée des avions français : quatre *Morane 230* et *Morane 315*, trois avions *Simoun*, et plusieurs *Miles-Magister* qui vont être très prochainement fournis par la RAF. Un officier britannique, le Wing Commander WYNN, a été nommé pour en prendre le commandement.

Les élève-pilotes vont suivre le programme de formation initiale correspond à celui de l'ITW (Initial Training Wing) de la RAF. Il va durer environ six semaines. Il est conçu pour améliorer la discipline et la forme physique. Les cours théoriques sont menés en anglais dans diverses disciplines: reconnaissance des avions, armement, exercice et entraînement physique, droit et discipline,



administration et organisation de la RAF, mathématiques, météorologie, navigation, moteurs, principes de vol, signaux de communication...



*Base RAF d'Odiham (coll. AM-FAFL)*

L'Ecole est encadrée par des moniteurs de vols et des instructeurs belges, français et anglais. Les élèves-pilotes belges seront sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves-pilotes français ils seront sous la responsabilité de leur officier le capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves. Un officier britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entraînement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des Britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.

Le **07/11/1940**, les premiers vols ont lieu après la réception de quelques avions « Miles-Magister » pour l'initiation au pilotage. Gérard va débiter les cours de l'ITW.



*Miles-Magister fournis par la RAF à l'école de pilotage franco-belge d'Odiham.  
On aperçoit le drapeau belge et le drapeau français (Coll. AM-FAFL)*

Réception les jours suivants de quelques avions « **Miles-Magister** » pour l'initiation au pilotage. Le « *Maggy* », communément appelé, est un petit avion monoplane à aile basse, propulsé par un moteur Gipsy-Major de 130 chevaux, qui peut atteindre 200km/h. Une douzaine d'avions au total sont attendus.

Le **18/11/40**, l'école franco-belge d'Odiham est désormais opérationnelle et ça vole ! Parmi les moniteurs il y a des aviateurs belges : Léon PREVOT, Henri GONAY, Giovanni DIEU, C. GOETHALS, G. VAN-CROMPHOUT et Jacques D'URSEL, les 3 premiers ayant participé à la bataille d'Angleterre. Parmi les moniteurs français, plusieurs sont issus de l'École de pilotage n°23 du Mans : Georges LE DILASSER, surnommé « le Colonel », Édouard PINOT dit « Bouboule », Julien LE TESSIER dit « Tonton », Marcel OLLIVIER dit « Pépère », GAUDARD dit Pierre Dac, Eugène SIGNEUX dit « Sissi », Edward LE METAYER dit « Sacha », et d'autres.

Le programme de formation correspond à celui de l'ITW va durer six semaines. Il est conçu pour améliorer la discipline et la forme physique. Les cours théoriques sont menés en anglais dans diverses disciplines: reconnaissance des avions, armement, exercice et entraînement physique, hygiène, droit et discipline, administration et organisation de la RAF, mathématiques, météorologie, navigation, moteurs, principes de vol, signaux de communication...

(†) Le **17/12/1940**, triste nouvelle de la mort du moniteur Sébastien ALBERT âgé de 23 ans victime d'un accident lors d'un vol d'entraînement avec Victor DUGOURGEL qui se trouve sérieusement blessé.

Le **25/12/1940**, c'est « Christmas » ... pour fêter ce jour de Noël de nombreux pilotes répondent aux invitations de toutes parts proposées par des familles anglaises.



*Odiham durant l'hiver 1940-41 (Coll. AM-FAFL)*

Le **27/12/1940**, retour du chien « pilou » qui vient de subir la mise en quarantaine obligatoire pour tout chien « no british », la mascotte de l'École n°23 du Mans qui avait embarqué lui aussi sur *Le Trébouliste*.

**Février** – Les résultats des examens à Odiham permettent aux 21 premiers élève-pilotes de poursuivre le cycle de formation de la RAF. Parmi eux neuf partent au n°3 EFTS (Elementary Flight Training School) de Watchfield, six au n°6 EFTS de Sywell et six autres au n°5 S.F.T.S (Service Flying Training School) de Ternhill. Parmi ces 21 jeunes élèves pilotes, seulement quatre seront en vie à la fin de cette guerre.

« Jack » est dirigé vers une Ecole élémentaire de pilotage, pour lui ce sera le 3 EFTS de Watchfield.

### **AFFECTATION au n° 3 E. F.T.S de WATCHFIELD**

Le **15/02/1941**, Gérard HOUDIN et Eugène THEATRE, sont affectés à l'école n°3 EFTS (Elementary Flying Training School) de **Watchfield**, située à 30 km au sud-ouest de la ville d'Oxford, en Angleterre, pour continuer sa formation d'élève pilote.

Ici les élève-pilotes s'entraînent sur avion **Miles-Magister**, un avion biplace à aile basse et train non rentrant qui vole à 200km/h. Pendant les huit semaines que dure le stage, l'aspirant pilote doit compléter au moins 50 heures de vol, dont la moitié en solo.

Après huit heures de vol avec son instructeur, le stagiaire doit être capable d'effectuer son premier vol en solo. En plus des manœuvres normales d'atterrissage, décollage, vol en palier, approche avec ou sans moteur etc., les apprentis sont initiés au vol acrobatique.

Au sol, 180 heures d'instruction permettent au futur pilote d'approfondir ses connaissances des moteurs et des cellules d'avions, de la théorie du vol, de la navigation, de la signalisation et des armes.



*Miles-Magister (wikipedia.org)*

Les moniteurs observent les capacités des jeunes élèves-pilotes en vol et peuvent dès lors les diriger par la suite vers des écoles de pilotage sur avions monomoteurs ou bimoteurs.

Les pilotes qui réussissent le programme de l'EFTS sont alors assignés à l'une des Écoles de pilotage militaire (Service Flying Training School : SFTS ou FTS).

A l'issue des évaluations Gérard et Eugène sont classés « pilote de bimoteur », ils reçoivent leur affectation pour poursuivre leur formation de pilote au n°11 FTS.

### **AFFECTATION au n° 11 F.T.S de SHAWBURY**

Le **26/04/1941**, ils sont incorporés au n° **11 FTS de Shawbury** située à 60 km au nord-ouest de la ville de Birmingham.

Ils débutent leur formation en intégrant le Cours n°33. Sont déjà présents Robert MOIZAN et Ottino SABBADINI, arrivés deux semaines plus tôt, et qui ont intégrés le Cours n°32.

L'entraînement en vol se fait exclusivement sur avion bimoteur à bord des **Airspeed-Oxford** utilisés pour la formation des pilotes, des navigateurs, des mitrailleurs et des bombardiers. Un *Airspeed-Oxford* peut voler 290km/h et atteindre une altitude 5800m. L'entraînement est intense jour et nuit.



*Bimoteur Airspeed-Oxford (fr.wikipedia.org)*

Cours et examens se passent en anglais. Les entraînements en vol sont principalement axés sur le vol en formation et le vol aux instruments.

Le **23/07/1941**, « Jack » signe son engagement définitif dans les FAFL.

Le **27/08/1941**, le *Sergeant Jack GAEL* (Gérard HOUDIN) obtient le Brevet de pilote bimoteur de la RAF n°103.GB.

À la fin du stage de formation, les élèves posent pour la traditionnelle photo de groupe et les pilotes brevetés reçoivent, lors d'une cérémonie traditionnelle, leur insigne de pilote de la RAF : « the wings », qu'ils vont s'empresser de coudre sur leur tenue.



*Insigne de pilote de la RAF « the wings »*

Ils ne sont pas encore prêts pour les opérations aériennes. Ils possèdent sans doute le savoir, mais manquent d'expérience. Les aviateurs diplômés vont être assignés à rejoindre une des unités d'entraînement opérationnel (Operational Training Unit ou O.T.U) qui va les préparer à la réalité des combats sur les avions qu'ils seront appelés à utiliser.



N°11 FTS de Shawbury – Cour n°33

En tenue sombre de gauche à droite : 1<sup>er</sup> rang à partir du 5<sup>e</sup> : René CASPARIUS († disp.); Henri de MONTAL (†); Joseph D'HAUTECOURT (†); Charles FEUVRIER ; Jean FORSANS.

2<sup>nd</sup> rang à partir du 2<sup>e</sup> : Jean LECOINTRE († disp.); Alain KERBRAT ; Simon STOLOFF ; Philippe de BRETTE (†); Paul HUBIDOS (†) ; Marcel ROUSSELOT ; Eugène THÉÂTRE († disp.) ; René LEGUIE ; Gérard HOUDIN († disp.) ; Gérard WEIL.

3<sup>ème</sup> rang à partir du 7<sup>e</sup> au centre : Charles SAPIEHA († disp.); Max GUEDJ († disp.).

Ils ne sont pas encore prêts pour les opérations aériennes. Ils possèdent sans doute le savoir, mais manquent d'expérience. Les aviateurs diplômés vont être assignés à rejoindre une des unités d'entraînement opérationnel (Operational Training Unit ou O.T.U) qui va les préparer à la réalité des combats sur les avions qu'ils seront appelés à utiliser.

« Jack GAEL » et ses camarades Eugène THÉÂTRE, Jean LECOINTRE, Max GUEDJ et Charles SAPIEHA reçoivent leur affectation au n° 3 O.T.U pour achever leur formation. En attendant que des places se libèrent, ils doivent séjourner quelques jours dans un centre d'accueil du personnel et rejoindre le n°3 P.R.C de Bournemouth (Personnel Reception Centre).

## DIRIGÉ vers le n° 3 P.R.C de BOURNEMOUTH

Le **25/07/1941** ils arrivent à Bournemouth situé en bord de mer sur la côte sud de l'Angleterre à 40km au sud-ouest de Southampton. Ce « Centre de Réception du Personnel » vient tout juste d'ouvrir.

Sont présents avec lui :

Henri De MONTAL (†), René CASPARIUS (†disp.), Henry D'AMBRAY de son vrai nom BUNDERVOET D'HAUTECOUR (†), Charles FEUVRIER, Jean FORSANS, Yves LAMY (†), Philippe de BRETTE (†), Max GUEDJ (†disp.), Jack GAEL de son vrai nom Gérard HOUDIN (†disp.), Jack LE CHOUCAS de son vrai nom Alain KERBRAT, Jean NOILECTRE de son vrai nom LECOINTRE (†), Dunny KEY de son vrai nom Jean LECOUTÉ, Simon STOLOFF et Jack BURSTON de son vrai nom Eugène THÉÂTRE (†disp.)

Dans quelques jours, dès que des places se seront libérées, « Jack » et Jean LECOINTRE seront envoyés au n°3 OTU de Chivenor.

## AFFECTATION au n° 5 OTU de CHIVENOR

Le **27/08/1941**, ils arrivent à l'école d'entraînement opérationnel du n° 5 OTU. Le n°3 OTU vient d'être restructuré le 1<sup>er</sup> août et rebaptisé 5 OTU installé sur la Base RAF de Chivenor située sur la côte nord de l'extrême sud-ouest du pays.

Sont déjà présents leurs camarades venant du n°11 FTS de Shawbury, Robert MOIZAN et Ottino SABBADINI arrivés le 16 août avec Charles SAPIEHA, suivis quelques jours plus tard de Max GUEDJ, Eugène THÉÂTRE, Gérard WEIL. (De ces huit pilotes, seuls WEIL et SABBADINI survireront à la guerre)

Cette école a vocation de former les pilotes sur chasseur-bombardiers bimoteur de type « **Avro-Anson** » ou « **Bristol-Beaufort** » destinés davantage à la défense côtière et la surveillance maritime. Le Capitaine Robert MOIZAN est désigné Chef du détachement des aviateurs FAFL. Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Théorie et pratique s'enchaînent sans relâche. Se succèdent des séries de vols entrainements en patrouille serrée, en altitude, en rase-motte, de tirs, de courses poursuites, de navigation par radio, de recherches de sauvetage, de combats.



*Chasseur-bombardier Bristol-Beaufort (fr.wikipedia.org)*

( † † † † ) Le **28/08/1941**, **Charles SAPIEHA** ne rentre pas d'un vol d'entraînement au dessus de la mer Celtique. L'équipage est officiellement déclaré « **porté disparu** ». Son équipage était composé du Sergeant **Walter DOUGLAS** un jeune écossais âgé de 20 ans, du Sergeant **Peter BULL** et du Sergeant **Edward JONES**, tous trois radio-mitrailleurs. Les corps de ces trois derniers seront rendus par la mer. Charles était âgé de 21 ans, son corps n'a jamais été retrouvé.

Le **07/10/1941**, une réorganisation du **5 OTU** est mise en place, les pilotes FAFL vont être réaffectés dans une autre école de perfectionnement pour être formés sur une autre type d'avion : le chasseur bombardier **Bristol-Beaufighter**.

### **AFFECTATION temporaire au n°50 GROUP de la RAF**

Le **14/10/1941**, en attendant que des places se libèrent dans cette nouvelle école, « Jack » et Jean LECOINTRE sont affectés au Quartier Général du Commandement de l'Entraînement au pilotage de la RAF.

### **AFFECTATION au n° 2 F.OTU C.C de CATFOSS**

Le **16/11/1941**, pour compléter leur formation, ils sont mutés au « n° 2 FOTU CC » (Fighter Operational Unit Coastal Command) sur la Base RAF de Catfoss, située dans le Comté du Yorkshire à 20 km au nord de la ville de Hull sur la côte Est de l'Angleterre. Ils retrouvent leurs camarades René CASPARIUS et Eugène THÉÂTRE arrivés deux semaines plus tôt, ainsi que GUEDJ, MOIZAN et SABBADINI.

Ils vont apprendre à voler sur un nouvel appareil : le chasseur bombardier **Bristol-Beaufighter**, dernière étape de la formation avant de rejoindre une unité opérationnelle. La formation va débiter pour une durée d'une dizaine de semaines. Ils intègrent aussitôt le « Cours n°12 », dernière étape de la formation pour ces pilotes avant de rejoindre une unité opérationnelle. A Catfoss, les pilotes n'apprécient guère cette base qu'ils trouvent peu agréable durant cette période hivernale, qui plus est isolée de tout, le mess est à 5 km du terrain d'aviation.



Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (avionslegendaires.net)



Cockpit du Bristol-Beaufighter Mk I (en.wikipedia.org)

Le *Bristol-Beaufighter* est un avion bimoteur. Doté d'un radar, il est particulièrement conçu pour des missions de nuit à long rayon d'action. Equipé d'une torpille ou de deux bombes, avec ses deux canons dans les ailes, plus une tourelle dorsale équipée de quatre mitrailleuses, cet avion est redoutable pour les attaques au sol et de navires en mer. Certains modèles furent équipés de huit roquettes.

Le **15/12/1941**, « Jack » est promu au grade de sergent-chef.



*Second au 2<sup>ème</sup> rang en partant de la gauche : GUEDJ, MOIZAN, CASPARIUS.*

*Second au 1<sup>er</sup> rang en partant de la gauche : SABBADINI, THÉATRE.*

La formation terminée, les pilotes sont désormais opérationnels prêts à être affectés en unité combattante. René CASPARIUS et Ottino SABBADINI sont affectés au « 235 Squadron ». Robert MOIZAN, Eugène THEATRE et Max GUEDJ sont affectés au « 248 Squadron ». Jean LECOINTRE alias John NOILECTRE et Gérard HOUDIN alias Jack GAEL sont affectés au « 236 Squadron ».

### **AFFECTATION au « 236 SQUADRON »**

Le **25/02/1942**, après vingt mois de formation, « Jack GAEL » est affecté en unité opérationnelle en qualité de pilote de chasseur-bombardier sur avion bimoteur au 236 Squadron.

Ce Squadron vient de s'installer au début du mois sur la **Base RAF de Wattisham** situé dans le Comté du Suffolk à 50 km à l'Est de Cambridge. Il est actuellement « non opérationnel » en attente de recevoir de nouveaux avions *Bristol-Beaufighter*. « Jack » est alors réaffecté au n°1 FTU.

### **AFFECTATION au n° 1 F.T.U**

Le **06/03/1942**, « Jack GAEL » est incorporé au **n° 1 F.T.U** (Flying Training Unit) installé sur la **Base RAF d'Honeybourne** située dans le Comté du Worcestershire à 40 km au sud de Birmingham. Cette unité forme les pilotes au transport des avions vers des théâtres d'opérations extérieurs.

### **TRANSFERT sur la BASE RAF de FILTON**

Le **09/03/1942**, « Jack » est envoyé la **Base RAF de Filton**. Cette base aérienne est située dans la banlieue nord de la ville de Bristol à l'ouest de l'Angleterre.

### **TRANSFERT sur la BASE RAF de TREBULZUE**

Le **15/03/1942**, ils sont envoyés plus au sud de l'Angleterre, sur la **Base RAF de Trebulzue**, un terrain satellite de la Base RAF St-Mawgan, située à la Pointe des Cornouailles à l'extrême sud-ouest de l'Angleterre.

C'est maintenant l'heure des séparations, *Jack* est affecté au « 272 Squadron » en partance pour la Méditerranée, quant à Jean LECOINTRE il est réaffecté au « 236 Squadron » qu'il avait quitté il y a dix jours.

### **AFFECTATION au « 272 SQUADRON »**

Le « **272 Squadron** » installé sur la Base RAF de Chivenor, doit prochainement quitter l'Angleterre pour rejoindre le théâtre des opérations en Méditerranée. Ce Squadron est équipé de chasseur bombardier « **Bristol-Beaufighter VI** ».



*Chasseur bombardier Bristol-Beaufighter (iwm.org.uk IWM-CH2739)*

## DÉPART pour l'ÉGYPTE

En mai 1942, les premiers avions quittent l'Angleterre et arrivent en Egypte entre le 24 et 28 mai.

## ÉVACUATION de LA CRÈTE

Le **29/05/1942**, les premiers pilotes déjà arrivés en Égypte sont envoyés en missions pour participer à la protection aérienne de l'évacuation des troupes britanniques devant quitter la Crète. L'armée britannique, depuis le 20 mai, fait face à une invasion de l'île par une opération aéroportée d'envergure menée par deux divisions de parachutistes allemands, et désormais doit se replier en Egypte en laissant l'île aux mains des assaillants. La bataille aéronavale fait rage et les pertes de part et d'autre sont énormes. L'évacuation de l'île va s'achever le 1<sup>er</sup> juin.

Le **01/06/1942**, tous les avions sont arrivés, le « 272 Squadron » est au complet. C'est le premier Squadron de chasseur-bombardiers à long rayon d'action présent en Méditerranée.

Le « 272 Squadron » s'installe dans le désert sur le terrain LG (Landing Ground) de Gambut, un complexe de six terrains d'aviation situé à proximité du littoral libyen proche de la frontière égyptienne.

Dès lors les missions vont consister quotidiennement à la protection aérienne et l'escorte de convois maritimes devant assurer l'approvisionnement de l'île de Malte, occupée par les britanniques, soumise à un blocus maritime organisé par les allemands.

Le **14/06/1942**, soit deux semaines après son arrivée en Égypte, Gérard HOUDIN est désigné pour participer à la mission d'escorte.

Il ne le sait pas ... ce sera la dernière.

## 5- SA DERNIERE MISSION

**Dimanche 14 juin 1942** - La mission du jour va consister pour le « 272 Squadron » à participer aux patrouilles de protection aérienne et d'escorte maritime d'un convoi de ravitaillement parti d'Alexandrie, en Égypte, à destination de l'île de Malte. Les navires sont continuellement harcelés par l'aviation allemande et les attaques de sous-marins ennemis. Sa route longe les côtes nord africaines au large de la Libye.

Dès **8h30**, les avions de chasse « Curtiss P-40 » du *260 Squadron* et du *250 Squadron*, ainsi que les avions de chasse « Hurricane » du *238 Squadron* sont entrés en action pour la défense aérienne du convoi contre l'aviation allemande. Plusieurs avions de part et d'autre ont déjà été abattus.



A **12h00**, c'est au tour du **5 Squadron** Sud-africain d'intervenir. De violents combats aériens font rage sans que les navires du convoi ne soient touchés.

Interviennent ensuite six chasseur-bombardiers **Beaufighter** du « **272 Squadron** », et trois du « **252 Squadron** ».



*Chasseur bombardier Bristol-Beaufighter (underwatermalta.org)*

Le Flight-Sergeant **Gérard HOUDIN** est aux commandes du « **Beaufighter Mk Ic T4709 'O'** ». Il fait équipe avec son navigateur anglais le Sergeant **Frederick AMOS** (matricule RAFVR 1002298).

Une fois encore ils rencontrent l'aviation allemande et s'engagent dans un combat à plus de 4500m d'altitude au-dessus de la Méditerranée. Cette fois ci c'est le « Beaufighter » de « Jack » qui en est la victime.



*Chasseur bombardier Bristol-Beaufighter du 272 Squadron (aircrewremembered.com)*

Il est **14h30**, lorsque son avion est aperçu tombant en flammes.

Sans aucune trace de l'avion, ni de l'équipage, **Gérard HOUDIN** alias Jack GAEL âgé de 21 ans et **Frederick V. AMOS** âgé de 21 ans seront officiellement déclaré « **porté disparu** ».

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.



*Estimation du lieu de sa disparition en mer Méditerranée au large des côtes libyennes à 100km au nord-est de Derma*



## **Le sergent-chef Gérard HOUDIN alias Jack GAEL**

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en Méditerranée » le 14 juin 1942 au large de la Libye



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 21 ans

Il totalisait plus de 400 h de vol

Il ressortira des archives militaires que le « **Beaufighter Mk Ic T4709 'O'** a été abattu par le lieutenant pilote allemand Georg WIEDOW, de l'escadrille 1./N-JG2 "Richthofen", qui avait décollé du terrain d'aviation de Derma en Libye.

*Le même jour trois autres équipages du « 272 Squadron » auront disparu :*

- *Le premier: le pilote australien Alan E. COOPER 20 ans et son navigateur Cecil C. RIDGWAY.*
- *Le deuxième: le pilote canadien Ernest F.R. TRUBY 26 ans et son navigateur Kenneth J. GARETT 23 ans.*
- *le troisième: le pilote belge Yves Ch. de TEDESCO 22 ans et son navigateur Frank RAMSON (RANCOM) 22 ans.*

## 6- CITATION

**CITE** à l'Ordre de l'Armée de l'Air à titre posthume

**HOUDIN Gérard** Sergent-chef pilote pour le motif suivant :

*« Volontaire de la première heure, ayant rejoint l'Angleterre avec son unité. Après avoir accompli 400h de vol en GB avait été affecté en Libye avec l'escadrille anglaise à laquelle il appartenait. A été porté disparu au cours d'opérations aériennes contre l'ennemi. »*

Londres le 28/08/1942 - Signé M. VALIN Général commandant les FAFL

Cette citation porte l'attribution de la Croix de guerre avec palme de bronze.

**ÉPITAPHE** du général Martial VALIN, chef d'état-major des FAFL, évoquant les pilotes de Beaufighter en mars 1943 :

*«... sur le terrible Beaufighter, ils vont faire en haute mer la chasse aux appareils de bombardement et de reconnaissance de l'ennemi. En les interceptant, ils participent ainsi, dans une large part, à la protection des convois. Ils se sont spécialisés dans ce travail sur bimoteur, au temps où je n'avais pas encore créé le groupe « Lorraine » et je les ai laissés là suivant le désir exprimé par eux-mêmes et par le Coastal Command, qui appréciait beaucoup leurs services. La mission est périlleuse. En cas de rencontre avec l'ennemi, il faut vaincre car bien minimes sont les chances de salut de ceux qui sont vaincus. Songez en effet à l'avion touché dans ses œuvres vives à 2 ou 300 kilomètres des côtes de France ou d'Angleterre. Si les membres de l'équipage ont été tués en plein vol, c'est fini : mourir pour la France sur mer, c'est le sort dont nos marins sont fiers. Mais souvent, en tout ou en partie, ils ont pu quitter le bord et sauter en parachute. Pendant quelques minutes encore, la fumée de traînée noire, dont l'avion en feu a marqué le ciel, marque le point de chute, et puis deux ou trois canots pneumatiques seront gonflés au gré des flots, sur une mer dont la guerre a chassé tous les navires. La radio, s'il a eu le temps, aura certainement*



*donné la position en lançant un SOS mais le secours est loin, la navigation quelquefois imprécise et les courants marins entraînent vite ces pauvres points perdus dans l'immense infini des vagues. Au début, c'est l'espoir que donnent les fusées qu'on lance, puis vient la nuit interminable dans le froid qui vous glace le corps et l'angoisse qui vous glace le cœur. Depuis deux ans, six d'entre nos pilotes ont disparu en mer et n'ont sans doute pas vu se lever le soleil, le lendemain du jour qui les vit s'envoler plein de confiance et d'ardeur »*

## 7- LES DECORATIONS

- Croix de Guerre 39-45 avec palme de bronze (28/8/42)
- Médaille de la Résistance française (décret du 11/3/47 – JO du 27/3/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre



## 8- LES HONNEURS

- En **FRANCE**, aucun Monument aux Morts connu où le nom de HOUDIN Gérard serait inscrit.
- **LE TREPORT**, département de la Seine-Maritime (76), son nom est inscrit sur la stèle du « **Mémorial des FAFL disparus** », érigée au bord de la falaise par l'association AM-FAFL, à la mémoire des 123 membres des FAFL disparus pendant la Seconde guerre mondiale, dont la cérémonie inaugurale s'est déroulée le samedi 25 juin 2022

<https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>



(Coll. AM-FAFL)

- En **ÉGYPTE**, le nom de son navigateur **Frederick Vincent AMOS** est inscrit au **Mémorial d'Alamein** du cimetière militaire britannique de El Alamein (colonne 250) situé à 130 km à l'ouest d'Alexandrie sur la route de Marsa-Matruth.

## 9- LA FAMILLE

**1914 – SA NAISSANCE** – Le 22/09/1920 à RIGNY-USSÉ, département d'Indre et Loire, est né un enfant prénommé *Gérard, Maurice*, fils de Maurice HOUDIN âgé de 23 ans profession tailleur et d'Yvonne BEZARD âgée de 21 ans sans profession.

**1934 – DÉCÈS** de son père Maurice HOUDIN le 27/04/1934, domicilié au 65 rue Colbert à Tours.

**1939** – Sa mère, Mme veuve HOUDIN, réside 65 rue Colbert à Tours.

**1942** – Le 12 mai 1942, sa mère reçoit d'Angleterre les dernières nouvelles de Gérard.

**1954** – Sa mère, Mme HOUDIN réside au 100 rue du Commerce à Tours, elle exerce la profession de couturière.

**1954** – L'acte de décès de Gérard HOUDIN est transcrit à la Mairie de Tours le 19/02/1954 avec la mention « Mort pour la France ».



### Sources documentaires supplémentaires:

Archives famille Boyer-Thomas

Sites WEB : [francaislibres.net](http://francaislibres.net) - [aircrewremembered.com](http://aircrewremembered.com) - [iwm.org.uk](http://iwm.org.uk) - [oldukphotos.com](http://oldukphotos.com) – [fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org)  
[avionslegendaires.net](http://avionslegendaires.net)

Pour connaître les circonstances de la disparition de chacun des 123 inscrits sur le  
« MÉMORIAL des FAFL DISPARUS »

<https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>

